(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

Louis Paulhan

LOUIS PAULHAN

Le triomphateur de Londres-Manchester (299 kilomètres), qui vient de gagner le prix de 250.000 fr., offert par *Daily Mail*.

L'appareil de Paulhan est muni d'un moteur Gnôme rotatif 50 chevaux, d'une magnéto Bosch et de bougies Oléo.

(Voir pages 323 à 333.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie, 90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

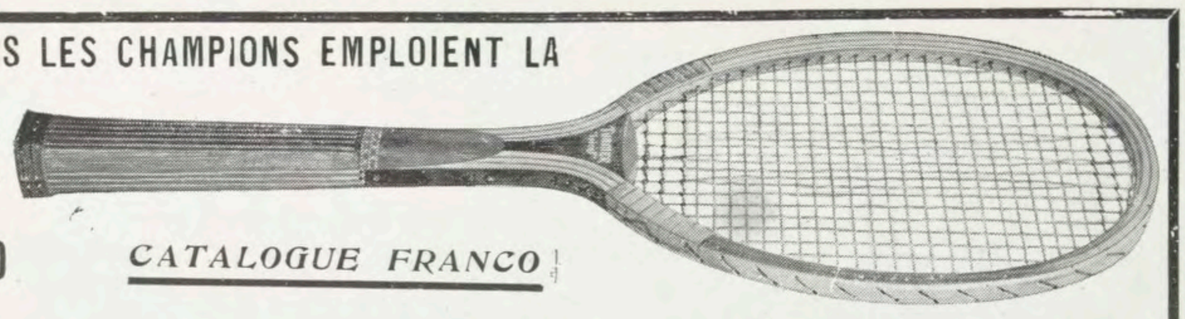
ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

TOUS LES CHAMPIONS EMPLOIENT LA

Balles "TS" 17.50



CATALOGUE FRANCO

„TUNMER SPECIAL" 35 FR.

GARANTIE SANS RESTRICTION

A.-A. TUNMER & Cie

27, Rue du 4-Septembre, PARIS
14, Av. de la Gde-Armée, —
13, Rue de la Charité, LYON
96, Rue Sainte-Catherine, BORDEAUX

BOURSE DE L'AUTOMOBILE

33, Boul. des Batignolles — E. LANGLOIS, Directeur — 33, Boul. des Batignolles

ACHAT, VENTE ET LOCATION, RÉPARATIONS

Toutes transactions sur Autos == Escompte de Warrants

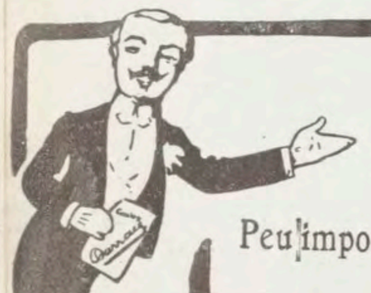
Officiers Ministé

NEUILLY -sur- Seine **GRd TERRAIN** avenue du Roule, 34, et rue Parmentie jetée). Contenance totale : 4.857 m. (45 000 fr. A 110.000 fr). totale : 500.00 en 8 lots s. 1 ench. Chambre not. Paris le S. d. Me NOTTIN, not., 5, rue de la Vil

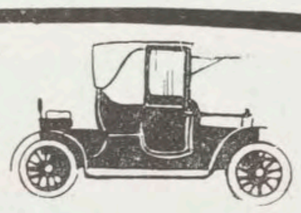
Vente au Palais, le 12 mai 1910, à 2 **TERRAINS** à Paris, avenue Félix-Fa lots. Superficies : 1er lot, 44 c. ; 2e lot, 420 mètres environ ; M 15.000 francs pour chaque lot. S'adresse PLAN, avoué à Paris.

Vente au Palais, le 11 mai 1910, à 2 **IMMEUBLE A PARIS (17e ARR** 12, rue Laugier, et 17, passage Compre- nant : 1° **HOTEL PARTICULIER ; 2** de rapport. Superficie totale : 210 mètr brut : 5.550 francs. Mise à prix : 60. S'adresser à Mes PÉRONNE, BEAUMÉ, avoués ; LINDET, BOURDEL, notaires.

Vente au Palais, le 14 mai 1910, à 2 Propriété à Paris **AVENUE D'IVRY,** Contenance : 1.500 mètres environ. M 30.000 francs. S'adresser à Mes ALPHONSE CHARTIER, avoués.



PLUIE ?
VENT ?
SOLEIL ?

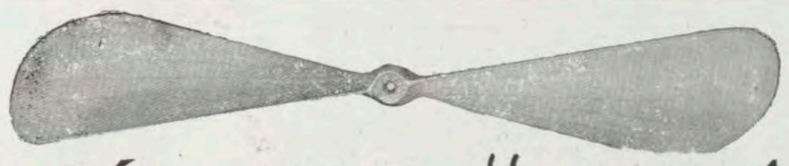


Peu importe si vous avez un landaulet

Darracq

14/16 ch. - 4 cyl.
6.930 fr. - Châssis 5.000 fr.
CATALOGUE FRANCO
Essais chez tous les Agents de Darracq.

USINES A SURESNES



CHAUVIÈ
CONSTRUCTION D'AÉROPLA
54, rue Servan, P

HÉLICE "INTÉGRAL

PLAQUES
PAPIERS
PRODUITS

LUMIÈR

PHOTOGRAPHIE DES COULE
par les Plaques Autochrô
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPL

Ceci intéresse tous les Constructeurs, Industrie et Commerçants du Cycle et de l'Automobi

Pourquoi laisser perdre par la négligence ce que vous acquérez par le travail ?

La première des économies est de ne payer que ce que l'on doit.

Ceux qui, dans leur bon droit, ne protestent jamais, autorisent et justifient tous les abus.

HUGUET, MINART & Cie
11, Boulevard des Italiens
PARIS (2me)

PARIS, le 7 Mai 1910.

Monsieur,

Nous avons constaté que les impositions et en particulier les patentes qui frappent les constructeurs d'automobiles ou de vélocipèdes, les carrossiers ou les fabricants de pneumatiques, sont en maintes circonstances établies à leur préjudice. Les contrôleurs chargés de l'établissement des rôles semblent ignorer les cas d'exemption ou de réduction et même la jurisprudence souvent admise en ces matières par le Conseil d'Etat. Nous en avons eu maintes preuves.

En conséquence, nous nous tenons à votre entière disposition pour examiner s'il y a lieu d'obtenir le dégrèvement que vous pouvez être en droit de sollici EN RAISON DE FAITS TOUT PARTICULIERS QUI ONT ÉTÉ PORTÉS A NOTRE CONNAISSANCE.

Nous vous serions obligés de r server bon accueil à celui de nos collab rateurs que nous accréditerons auprès de vous pour étudier la question.

Recevez, Monsieur, l'expressio de nos sentiments entièrement dévoués.

HUGUET, MINART & Cie.

P.S.- Adresser toute convocation ou demand de renseignements à M. LETELLIER, secréta général de la maison HUGUET, MINART & Cie, 11, Boulevard des Italiens, PARIS.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. May 7 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois

7 Mai 1910 — N° 607
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Cliché de notre envoyé spécial.

M^me^ Paulhan. H. Farman. Louis Paulhan.

HENRI FARMAN DONNE LES DERNIERS CONSEILS A LOUIS PAULHAN

Le 27 avril, à 5 h. 31 de l'après-midi, Louis Paulhan prenait le départ pour le prix de 250.000 francs décerné par le Daily Mail *au premier aviateur qui effectuerait le parcours Londres-Manchester, soit 299 kilomètres. Il fallait accomplir ce raid en moins de 24 heures et sans plus de deux escales. Après un premier atterrissage à Lichfield (188 kil.) à 8 h. 10 du soir, Paulhan reprenait sa course le 28 avril, à 4 h. 9 du matin pour arriver finalement à 5 h. 32 à Manchester.*

EN SUIVANT PAULHAN

Par HENRI FARMAN

L'excellent aviateur Henri Farman, qui a suivi Paulhan dans son raid Londres-Manchester et qui l'a aidé de ses conseils, a bien voulu rapporter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques souvenirs de cette performance inoubliable

Le raid Londres-Manchester, auquel nous venons d'assister, marquera une nouvelle étape dans l'histoire de l'aviation. Les heures pendant lesquelles j'ai suivi avec des yeux de père le gigantesque oiseau, voguant à travers l'atmosphère agitée, tantôt dans l'ombre grise du crépuscule, tantôt dans la clarté incertaine d'un matin pluvieux, resteront inoubliables.

Pour la première fois, en effet, un homme s'en allait droit devant lui, par-dessus les cités, dans un pays presque inconnu, dans la nuit, sous la tempête naissante, tandis que dans un train lancé à toute vitesse, sa femme et une demi-douzaine d'amis suivaient anxieusement la route qu'il traçait dans les airs. Certes il y a eu jusqu'ici de très belles performances accomplies par l'aviation, mais presque toutes l'ont été, à peu d'exception près, au-dessus d'aérodromes.

Le voyage aérien que j'ai fait avec passager d'Etampes à Orléans et la suite jusqu'à Mourmelon par Paulhan fut une préparation en vue de Londres-Manchester, que Paulhan avait décidé de faire depuis quelque temps déjà. A mon avis, il était le plus qualifié pour accomplir pareil exploit, qu'il devait certainement mener à bien, à moins de guigne ou de circonstances malheureuses. J'étais à Mourmelon, quand je reçus un télégramme de Graham White m'annonçant qu'il se préparait à cette épreuve. Je n'eus que le temps de sauter dans le premier train de Bouy pour prendre celui de Londres, où je débarquais habillé en mécano et en chaussons, au grand étonnement des Anglais.

White eut certainement beaucoup de mérite à entreprendre un tel voyage, car, sans être absolument un novice, c'était, en réalité, son début dans les grandes tentatives de l'air. Je crois, cependant, qu'il eût pu réussir, s'il n'avait pas été desservi par des circonstances malheureuses.

Au moment où, ayant échoué dans sa première tentative, il rentrait à Londres, les mécaniciens de Paulhan arrivaient et on peut dire qu'ils battirent un record. L'appareil fut monté et mis au point en quelques heures et se trouva prêt en même temps que celui de White. J'allais de l'un à l'autre, surveillant tout, car les deux concurrents m'intéressaient au même point. Mais les terrains étaient vraiment mauvais. Paulhan ne pouvait se permettre un faux départ. Il lui fallait monter haut tout de suite, la prairie étant entourée de grands arbres.

Je ne vous ferai pas la description du départ; tous les journaux l'ont publiée. Ce que je puis vous affirmer, c'est que nous étions tous très émus et que tout le monde pleurait. Nous ne perdîmes pas notre temps à voir le grand oiseau décrire un cercle avant de prendre la direction de Londres. Nous montâmes dans une auto qui nous conduisit au train spécial qui avait été mis à notre disposition par la Compagnie. J'organisai aussitôt un système d'observation. Mme Paulhan et votre photographe Robert surveillaient un côté de la ligne, Mme de Kersauson et son mari, l'autre côté. Pour ma part, je suivais la carte et le chronomètre. Naturellement, les observateurs pouvaient se relayer, mais à condition qu'il y en eut toujours un à son poste. La consigne était très sévère, mais je dois m'empresser d'ajouter que personne ne fut tenté de l'enfreindre.

J'avais fait mes calculs et j'étais arrivé à conclure qu'étant données la vitesse du train et celle de Paulhan, nous devions rejoindre celui-ci au bout d'une heure un quart, à moins de chute imprévue. Les employés, le long de la voie, nous indiquaient le chemin suivi par l'aviateur. Le train filait à 100 à l'heure, nous étions tous là, penchés à la fenêtre, scrutant l'horizon. Un peu après l'heure pronostiquée par moi, nous aperçûmes un point noir à l'horizon et je m'écriai : Le voilà! Ce fut une explosion de joie et tout le monde s'embrassa. Un quart d'heure plus tard, nous étions à la hauteur de l'appareil et nous aperçûmes Paulhan nous faisant des signes. Nous continuâmes notre service d'observation, mais l'émotion qui nous étreignait était telle que personne ne parlait.

Tout le long de la voie, la foule s'amassait ; les ponts étaient noirs de monde. A partir de Bletcheley, la pluie se mit à tomber, mêlée de grêle qui crépitait sur les vitres. A Rugby, la nuit commençait, les maisons s'éclairaient, mais, pour nous, nous laissâmes constamment le train dans l'obscurité afin de pouvoir mieux surveiller l'extérieur. Mais nous dûmes nous arrêter pour laisser passer un express et, à ce moment, nous perdîmes l'aviateur de vue. Pendant ce court arrêt, nous apprîmes que Graham White venait de partir, une heure après Paulhan; mais ces quelques minutes avaient suffi pour que Paulhan prît une avance que nous ne pûmes jamais rattraper : le vent, en effet, avait tourné et, emporté par lui, Paulhan dépassait certainement le 100 à l'heure, puisque, quoique le train parti à grande allure filât à près de 110, nous n'arrivions pas à lui gagner une minute.

Quand le train, soufflant, s'arrêta à Lichfield dans une fumée noire, on se précipita vers nous pour nous apprendre que Paulhan avait atterri non loin de là. Il avait, en effet, me dit-il plus tard, l'intention de s'arrêter à 8 h. 1/4. A 8 heures 10, en passant au-dessus de Sreethay, il s'aperçut qu'il n'avait plus d'essence. Devant lui, il apercevait une série d'usines. Forcé de prendre une décision rapide il descendit près de la gare de Lichfield. Tout de suite, une foule énorme l'entoura; il grelottait : un cycliste lui passa sa gourde de cognac et on le fit monter dans une auto qui l'emmena au George Hotel. Quand nous débarquâmes du train, il était déjà en train de prendre un repos bien gagné.

Nous prîmes nos précautions pour mettre l'appareil en sûreté. Quoique le propriétaire du terrain, en homme pratique, eut immédiatement fait payer un droit d'entrée, les curieux étaient nombreux; ils restèrent toute la nuit à boire et à chanter, se pressant autour de l'appareil, au grand déplaisir des mécaniciens Chauveau et Miscarol qui, après avoir donné les derniers soins à l'appareil, auraient bien voulu dormir à leur tour.

Au petit jour, le vent soufflait, le temps était gris et sombre, la pluie menaçait et, tandis que j'examinais encore le moteur, Paulhan se préparait à repartir. La foule était compacte et malgré les nombreux soldats et policemen, le public empêchait l'appareil de prendre le départ. Le vent soufflait en rafales et d'après les vagues qui se formaient sur la rivière, non loin de là, nous nous rendîmes compte des difficultés que l'aviateur aurait à surmonter. Ces difficultés passaient inaperçues de la masse; mais moi, qui les connais par expérience, je m'en rendais compte et je n'étais pas sans appréhension. Enfin, Paulhan put prendre le départ ; il s'éleva très vite; mais, tout en courant pour reprendre notre train, nous nous aperçûmes très bien que le vent le rejetait sur la terre. Notre train partit tout de suite à grande allure, et bientôt nous fûmes à la hauteur de l'aviateur.

Vivrais-je cent ans et plus, que jamais je n'oublierai pareil spectacle que, pour la première fois, on pouvait contempler : celui d'un homme volant luttant, pendant des kilomètres, avec un express. Il semblait que nous assistions non pas à une scène réelle, mais à quelque vision de rêve, à quelque cinématographe fantastique dans lequel l'acteur, poursuivi par un fantôme, se livre à une course effrénée à travers les obstacles de toutes sortes sans pouvoir lui échapper. L'appareil, de même, nous poursuivait dans la nue : si, pour lire la carte, consulter l'heure, on baissait les yeux, quand on les relevait il était toujours là ; c'était une obsession, mais une obsession dont nous étions heureux. A un moment, le train s'engouffra dans un tunnel : ce fut, pendant quelques minutes, l'obscurité profonde ; quand nous en sortîmes, tous ensemble nous courûmes à la fenêtre, sûrs de revoir l'appareil. Il était toujours là, nous suivant comme s'il avait été relié avec le train par quelque fil invisible.

On voyait l'homme et l'aéroplane se détachant dans le ciel, luttant contre le vent latéral qui lui soulevait une aile, puis l'autre, avec un balancement impressionnant. Mais l'appareil se défendait énergiquement, grâce à un pilote expert et restait toujours à notre hauteur, ne perdant pas, si je puis m'exprimer ainsi, un pouce de terrain.

A un moment, nous eûmes une diversion amusante : trois paysans en chemise, réveillés sans doute par le bruit du moteur, s'étaient précipités dehors et tandis que, d'une main, ils nous indiquaient la route suivie par l'aéroplane, de l'autre ils s'efforçaient de retenir le pan de leur chemise que le vent, qui soufflait toujours, s'obstinait à soulever. Il y en avait un vieux surtout avec une chemise bleue très courte, découvrant de maigres jambes velues, qui était d'un comique achevé. Eh bien, tel était notre état d'âme que ce spectacle qui, à un autre moment, eût excité notre hilarité, nous parut tout naturel.

A Crewe, la ligne tournait au Nord-Est, ce qui faisait que l'aviateur avait le vent dans le dos. D'ailleurs, il eut bien soin de ne pas suivre la courbe, mais de couper court le long de la corde ; il nous prit, de cette façon, environ deux kilomètres : il devait filer alors à 110 ou 120 à l'heure. Le mécanicien du train eut beau mettre toute la vapeur, nous ne pûmes rattraper Paulhan, qui disparut rapidement à nos yeux et qui arriva à Manchester avant nous.

Je n'essayerai pas de vous décrire ce moment unique quand nous descendîmes de notre train, d'où nous apercevions le grand oiseau blanc reposant sur le sol, tout frémissant encore de sa prestigieuse et pénible envolée. Mme Paulhan bondit littéralement du train et se précipita au cou de son mari, qu'elle embrassa avec enthousiasme. Puis ce fut mon tour, et je vous avoue que j'étais heureux de voir l'épreuve terminée. Nous prîmes le train pour Manchester-Ville. A la gare — il n'était pas encore 6 heures — il n'y avait personne ; nous ne rencontrâmes qu'une équipe de balayeurs qui, ayant reconnu Paulhan, lui présentèrent les armes avec leurs balais et nous escortèrent ainsi jusqu'à l'hôtel en chantant : *Jolly good fellow !* et *Yankee Doodle.*

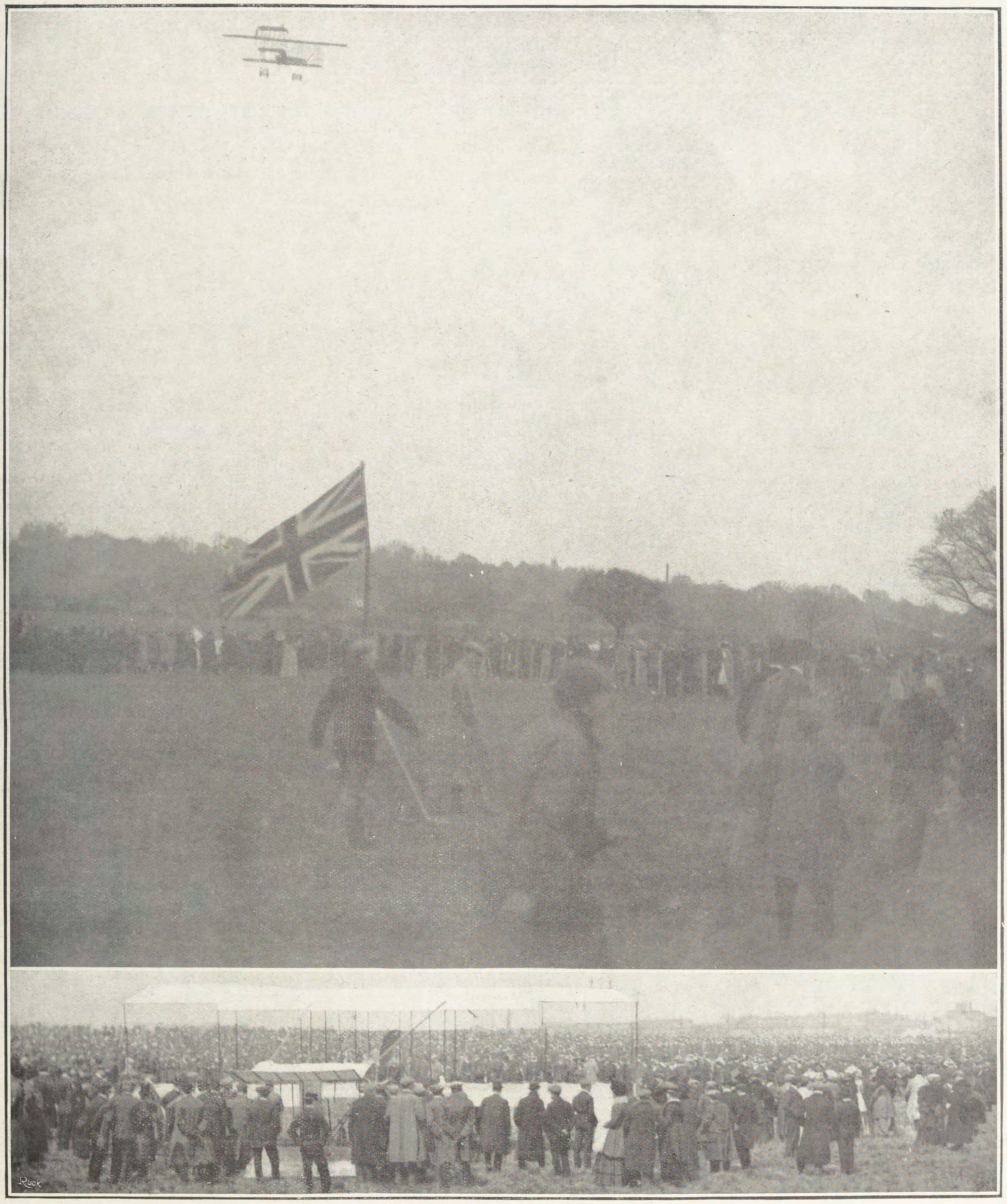
Pour conclure, Paulhan a accompli la plus merveilleuse performance qui ait été faite jusqu'ici. Il a été merveilleux d'audace, de courage, de bravoure et il a fait preuve d'une science de l'air vraiment extraordinaire. C'est le plus merveilleux conducteur que nous ayons à l'heure actuelle.

Graham White aurait pu gagner s'il avait été mieux favorisé, car sa première tentative fut faite dans des conditions très désavantageuses ; et le second jour, il s'énerva à attendre auprès de son appareil, pour aller se reposer à 3 heures du soir, au moment même où le vent s'apaisait et où il aurait fallu repartir.

La performance de Paulhan va nous permettre, maintenant, d'envisager le côté tourisme avec le plus lourd que l'air. Délaissant les aérodromes, les aviateurs vont pouvoir s'essayer aux voyages, campant en pleins champs, au hasard des atterrissages. Certes, je ne conseillerais pas aux amateurs de tourisme de chercher à accomplir des exploits comme Londres-Manchester; mais on peut affirmer, dès à présent, que par un temps favorable, avec des appareils bien au point, un pilote prudent peut se livrer, je dirais en pleine sécurité, à des randonnées au-dessus de la campagne.

HENRI FARMAN.

LES DÉPARTS DES DEUX AVIATEURS

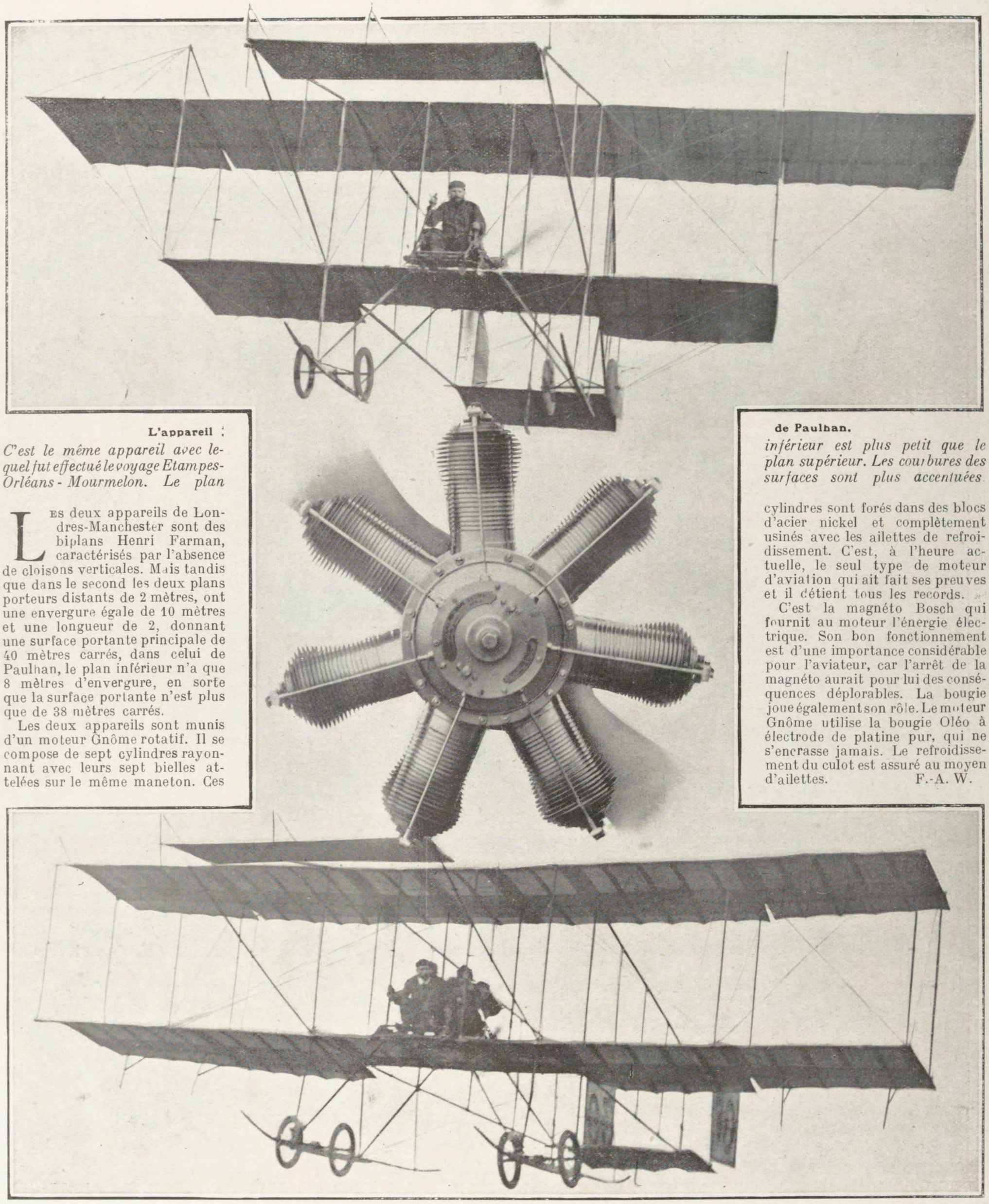


LE DÉPART DE PAULHAN ET CELUI DE GRAHAM WHITE

En haut, Louis Paulhan s'élève à 5 h. 21 de son terrain d'Hendon. Il va virer au-dessus du cimetière d'Hampstead d'où le départ officiel lui est donné par les commissaires. Il est à 150 mètres d'altitude environ et se dirige à 80 à l'heure vers Lichfield. En bas, sur le terrain, avant le départ de Graham White, qui sera donné à Wormwood Scrubbs à 6 h. 29. La foule anglaise avait beaucoup plus de confiance dans les chances de son compatriote que dans celles du Français ; aussi était-elle plus nombreuse au départ de Graham White.

Détails techniques : biplan Henri Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch, bougies Oléo.

APPAREILS ET MOTEUR



L'appareil de Paulhan.

C'est le même appareil avec lequel fut effectué le voyage Etampes-Orléans - Mourmelon. Le plan inférieur est plus petit que le plan supérieur. Les courbures des surfaces sont plus accentuées.

Les deux appareils de Londres-Manchester sont des biplans Henri Farman, caractérisés par l'absence de cloisons verticales. Mais tandis que dans le second les deux plans porteurs distants de 2 mètres, ont une envergure égale de 10 mètres et une longueur de 2, donnant une surface portante principale de 40 mètres carrés, dans celui de Paulhan, le plan inférieur n'a que 8 mètres d'envergure, en sorte que la surface portante n'est plus que de 38 mètres carrés.

Les deux appareils sont munis d'un moteur Gnôme rotatif. Il se compose de sept cylindres rayonnant avec leurs sept bielles attelées sur le même maneton. Ces cylindres sont forés dans des blocs d'acier nickel et complètement usinés avec les ailettes de refroidissement. C'est, à l'heure actuelle, le seul type de moteur d'aviation qui ait fait ses preuves et il détient tous les records.

C'est la magnéto Bosch qui fournit au moteur l'énergie électrique. Son bon fonctionnement est d'une importance considérable pour l'aviateur, car l'arrêt de la magnéto aurait pour lui des conséquences déplorables. La bougie joue également son rôle. Le moteur Gnôme utilise la bougie Oléo à électrode de platine pur, qui ne s'encrasse jamais. Le refroidissement du culot est assuré au moyen d'ailettes.

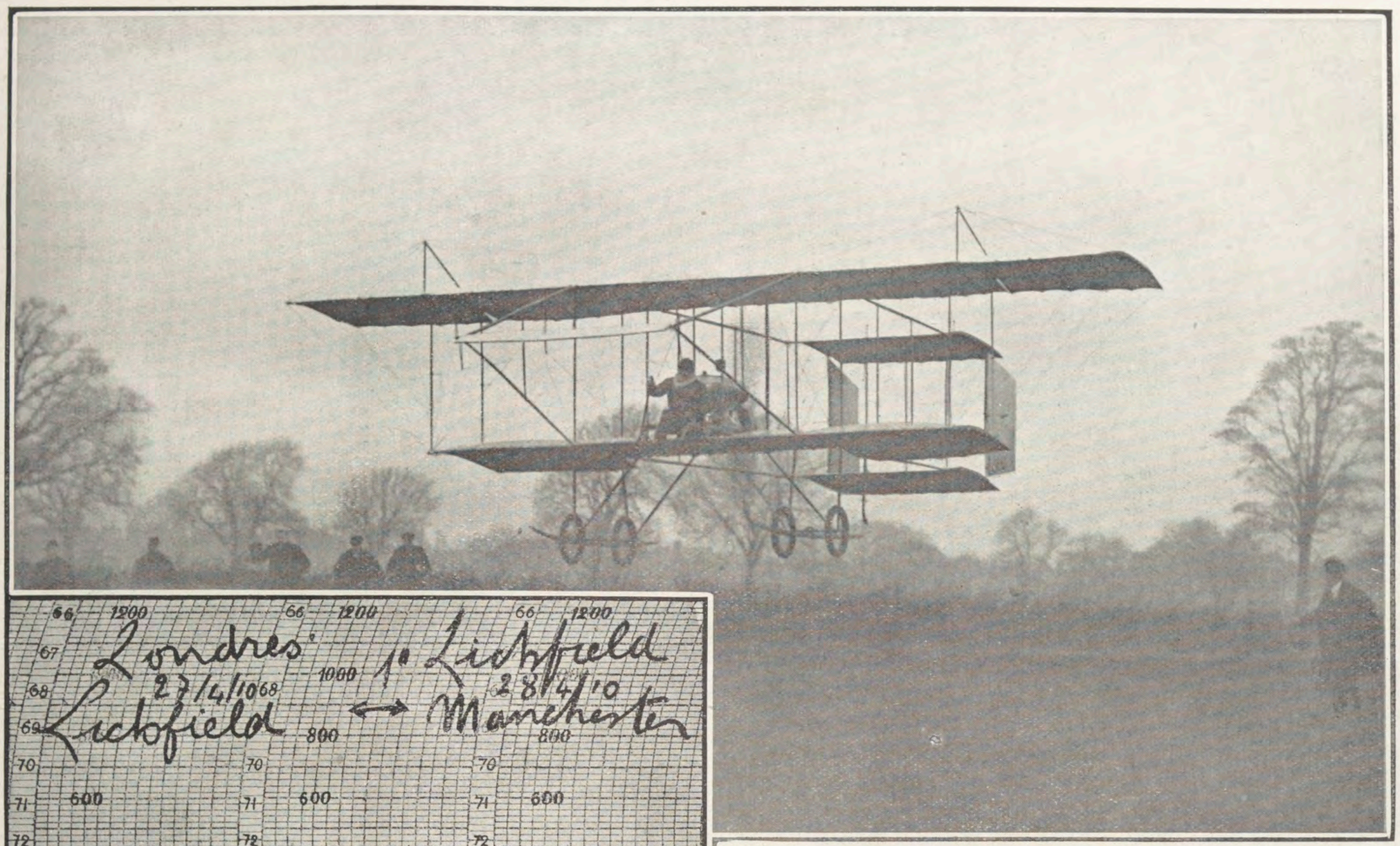
F.-A. W.

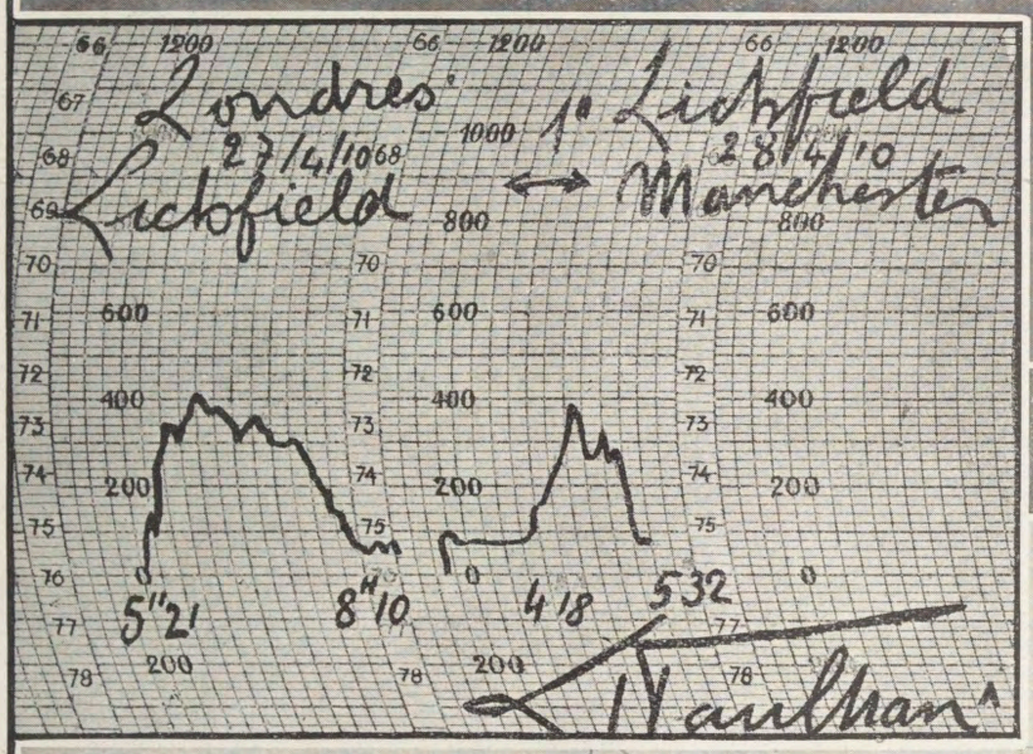
L'appareil de Graham White.

C'est le modèle du type courant. Il diffère de celui de Paulhan en ce que les deux plans de la grande cellule sont de même grandeur. Au centre, le moteur Gnôme, à sept cylindres, monté sur les deux appareils. Tous deux ont un gouvernail stabilisateur à l'avant relié à un volet à l'arrière ; la cellule stabilisatrice de l'arrière contient un gouvernail de direction.

Photographies de notre envoyé spécial.

L'ATTERRISSAGE DE PAULHAN





Vers le Triomphe.

Louis Paulhan arrive à Didsbury à 5 h. 32 du matin, le 28 avril. Il a accompli le parcours de 299 kilomètres en deux étapes.

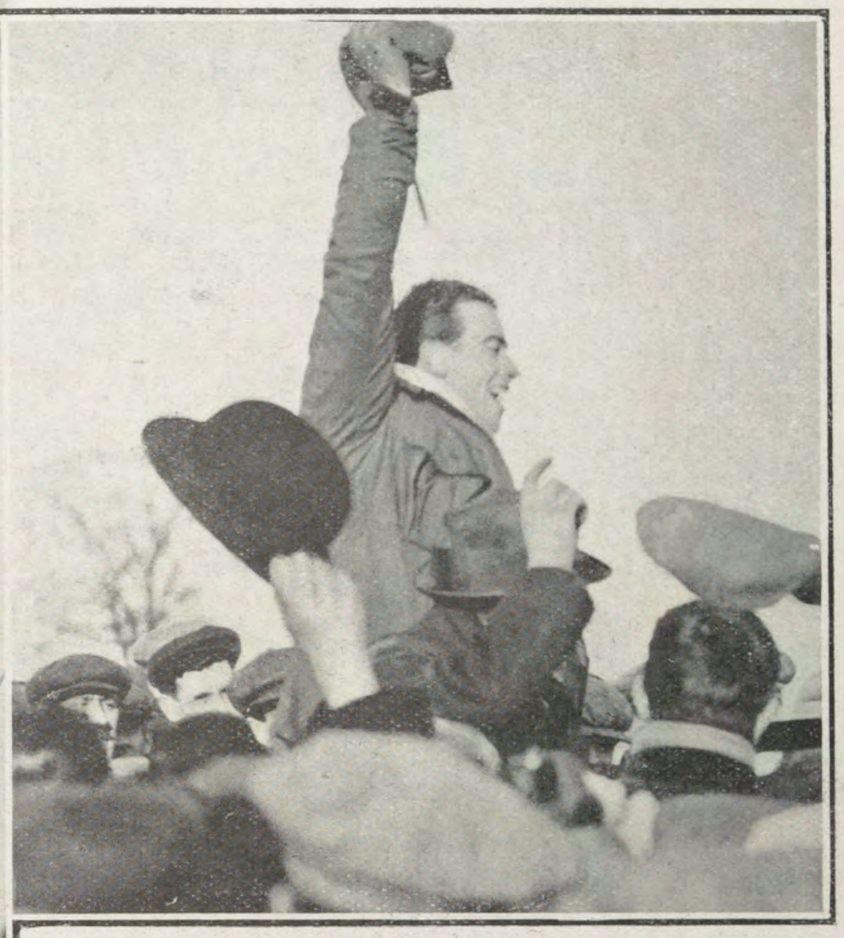
Après l'atterrissage.

Une foule énorme attendait avec un certain scepticisme l'arrivée du héros. Malgré l'heure matinale, plusieurs milliers de spectateurs s'étaient rendus à Didsbury pour applaudir Paulhan, dont l'appareil atterrissait à Manchester 23 heures après son arrivée à Londres. Le parcours total fut accompli en deux étapes, l'une de Hendon à Lichfield le premier jour, et l'autre de Lichfield à Didsbury le lendemain matin. A gauche, le diagramme du baromètre d'altitude de Paulhan. Détails techniques : biplan Henri Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch, bougies Oléo.

LE SECOND ÉCHEC DE GRAHAM WHITE

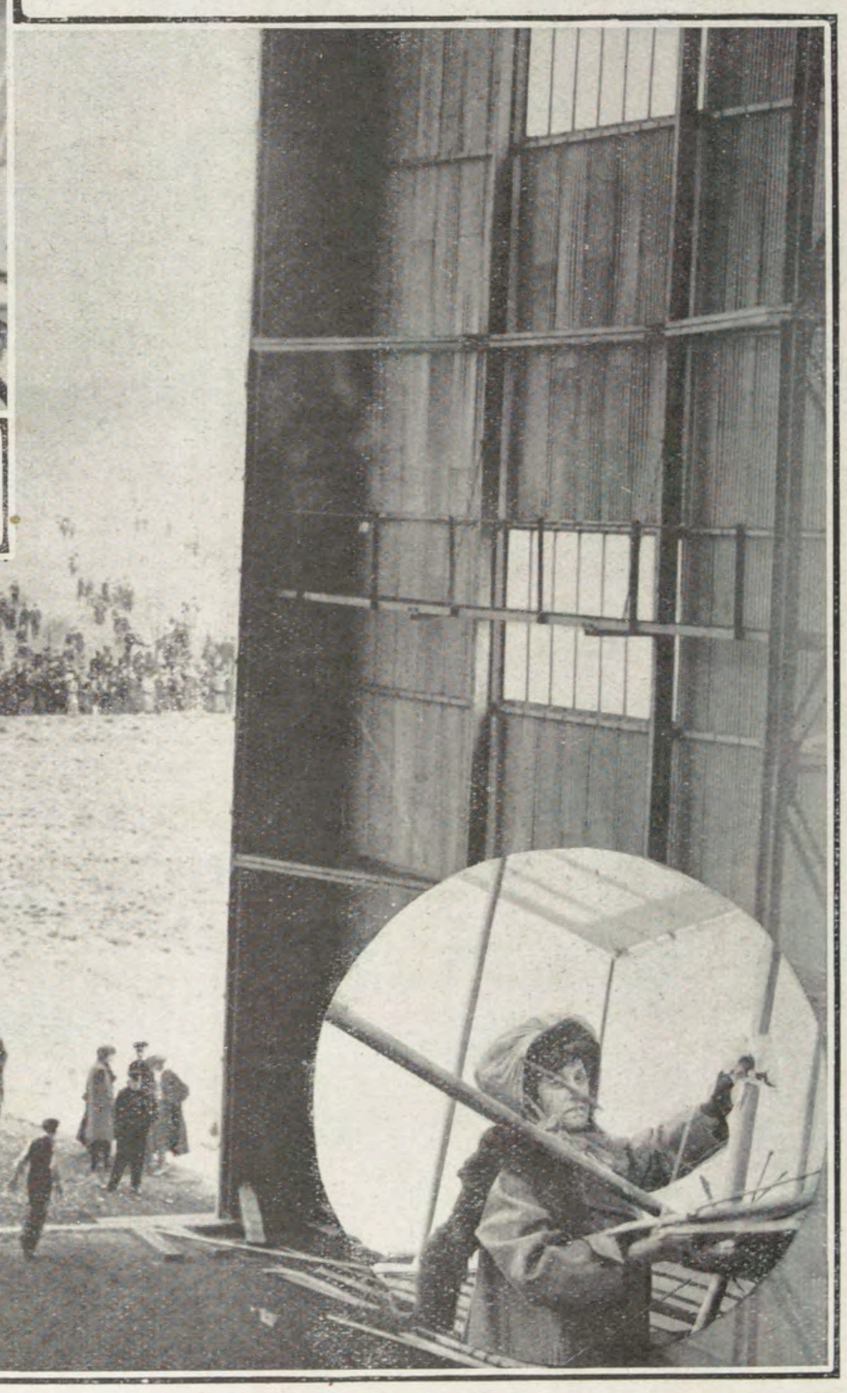
Graham White.

Graham White, dont une première tentative, le 23 avril, avait échoué sur le parcours Londres-Manchester, n'a pas été plus heureux les 27 et 28 avril.



Le beau geste.

Après son abandon, Graham White propose un triple « hurrah! » en l'honneur de Louis Paulhan.



Le hangar de Graham White.

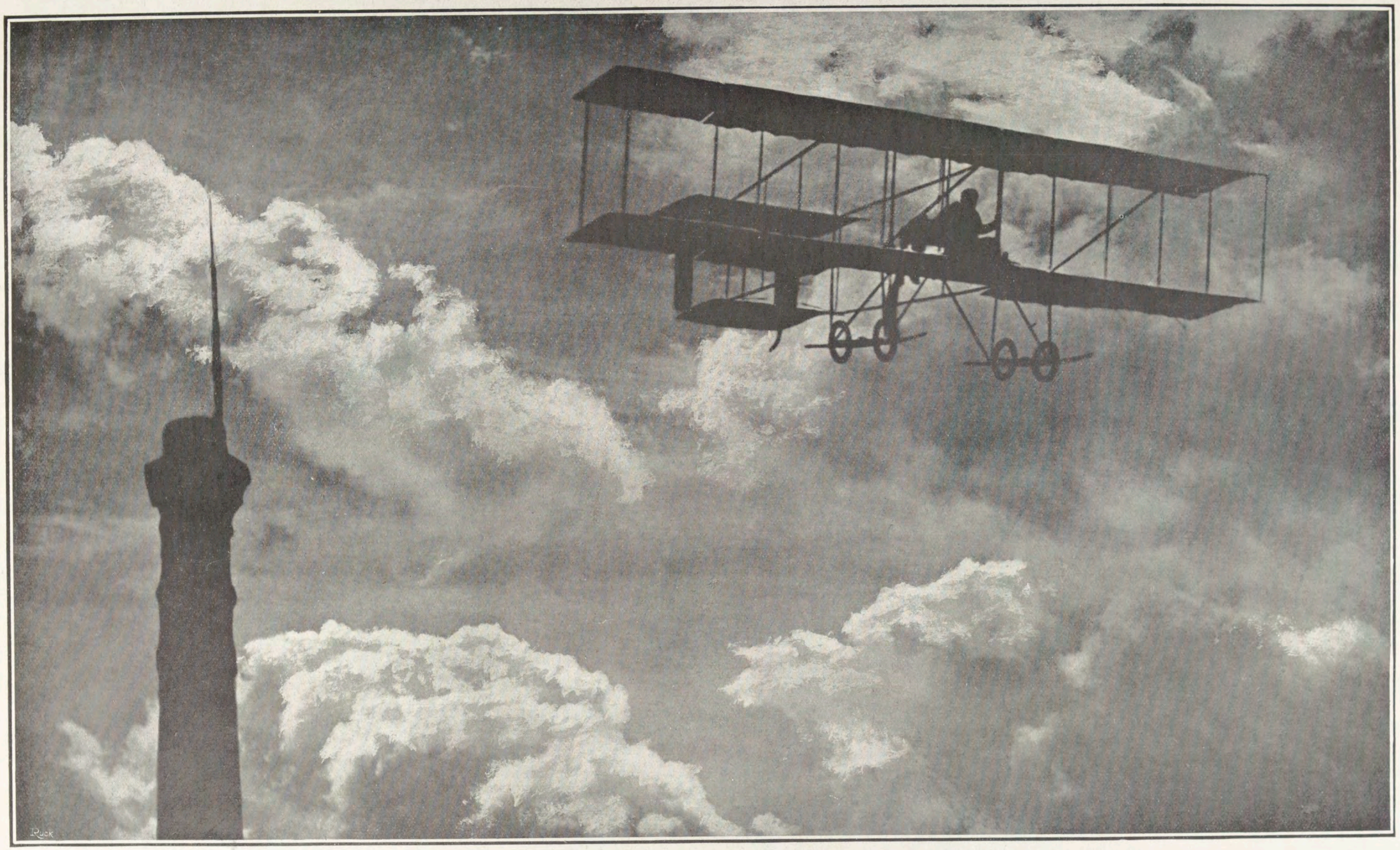
C'est dans le hangar où doit être logé le Bayard-Clément, à Wormwood-Scrubbs, qu'était garé l'aéroplane de Graham White. Après être resté à surveiller son appareil toute la matinée, l'aviateur anglais, fatigué, énervé, fut se coucher à l'heure ou il aurait dû partir, ce qui lui coûta peut-être la course.

Mme Graham White mère.

La mère de Graham White place avant le départ, un bouquet porte-bonheur sur l'appareil qui portait déjà à la mode anglaise plusieurs fétiches.

La Vie au Grand Air

LA SECONDE TENTATIVE DE GRAHAM WHITE

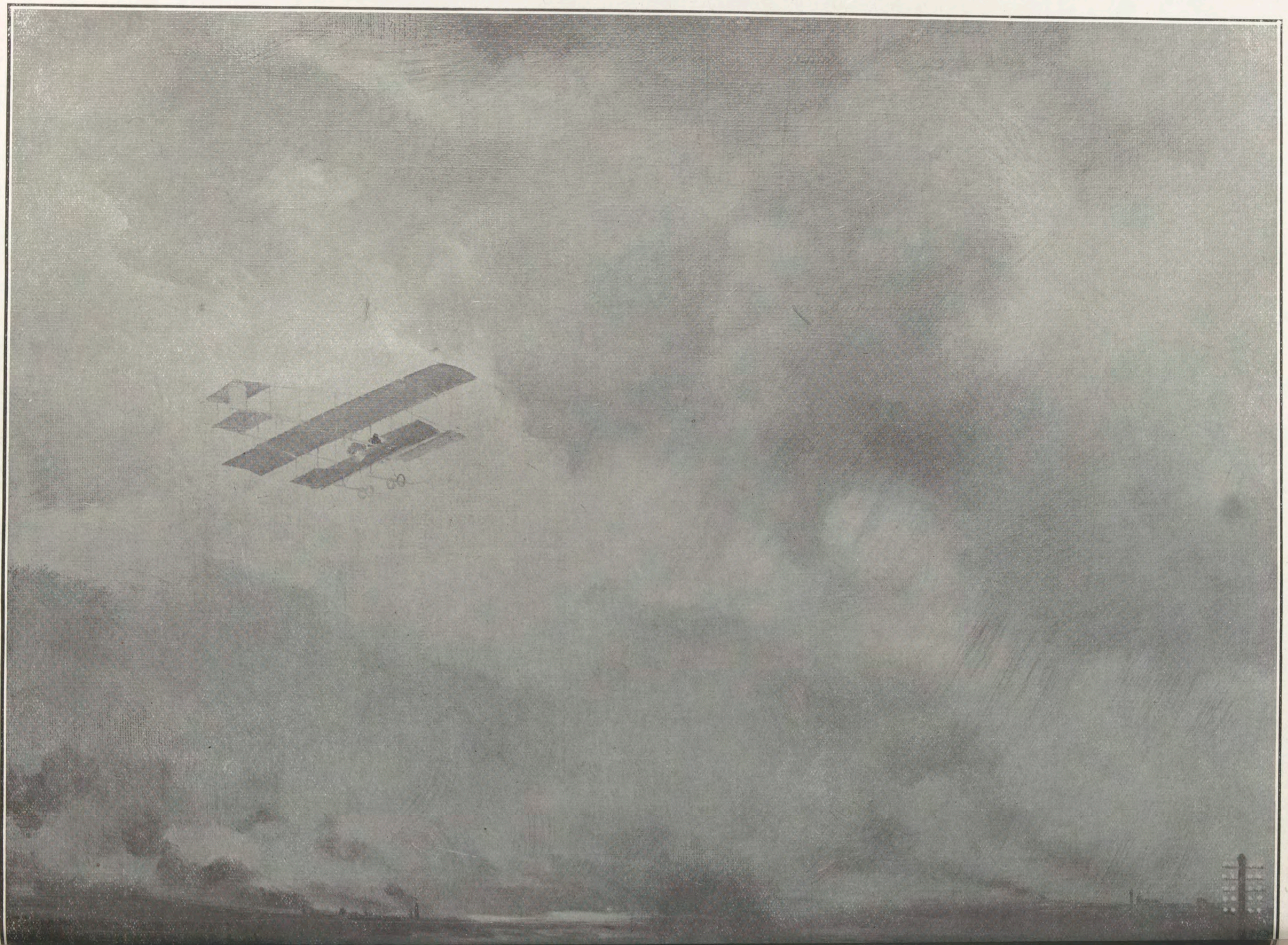


GRAHAM WHITE PASSE A 7 H. 41 DU SOIR AU-DESSUS DE WOLWERTON

Graham White, qui avait déjà effectué une première tentative la semaine précédente, renouvela son essai les mêmes jours que Paulhan. Parti de Wormwood Scrubbs à 6 h. 29 du soir, le 27 avril, il atterrit à Roade à 7 h. 55, à 96 kilomètres de Londres. Il en repartit le 28 avril à 2 h. 50 du matin et s'arrêta une seconde fois à Polesworth à 4 h. 5, à 172 kilomètres du départ. Peu après, il s'élevait à nouveau pour s'arrêter à 5 h. 30 à Lichfield, où il abandonnait. Il apprenait presque aussitôt la victoire de son rival et trouvait inutile de continuer. Il voulait cependant aller jusqu'à Manchester, en touriste, mais le froid et le vent l'en empêchaient.

Détails techniques : biplan Henri Farman, moteur Gnôme, magnéto Bosch, bougies Oléo.

LA POURSUITE DE PAULHAN EN TRAIN SPÉCIAL



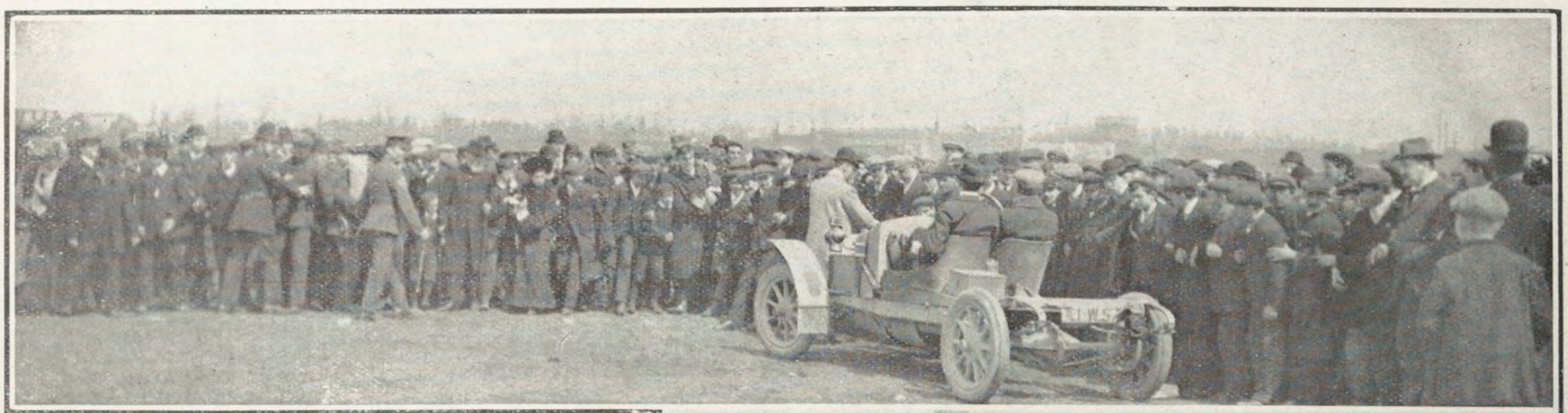
Composition de René Lelong d'après les documents photographiques de notre envoyé spécial.

Mme PAULHAN SUIT LES PÉRIPÉTIES DE L'ENVOLÉE TRIOMPHALE

Pendant tout le trajet de son merveilleux voyage, Paulhan fut suivi par un train spécial où avaient pris place, outre Mme Paulhan, qui assista ainsi avec une indicible émotion à la prouesse de son mari, Henri Farman, Mme de Kersauson et notre photographe Robert Caudrilliers, le seul envoyé de la presse française. Derrière le dernier wagon, on avait installé deux grandes serviettes dont la blancheur devait apparaître dans la nuit et servir à guider l'aviateur dans sa marche.

Photographies de notre envoyé spécial.

LES A-COTÉS DE L'ÉPOPÉE



Le service d'ordre.

La foule était si dense au départ de Graham-White qu'on était obligé de faire évacuer au moyen d'une automobile.

Mme Paulhan.

Mme Paulhan attache la carte avec une jarretière; à droite, elle franchit la barrière pour pénétrer sur le terrain.

Le moteur de Paulhan.

Les mécaniciens de Paulhan, Miscarol et Chauveau retirent le moteur de l'aéroplane de sa caisse.

Le retour à Londres.

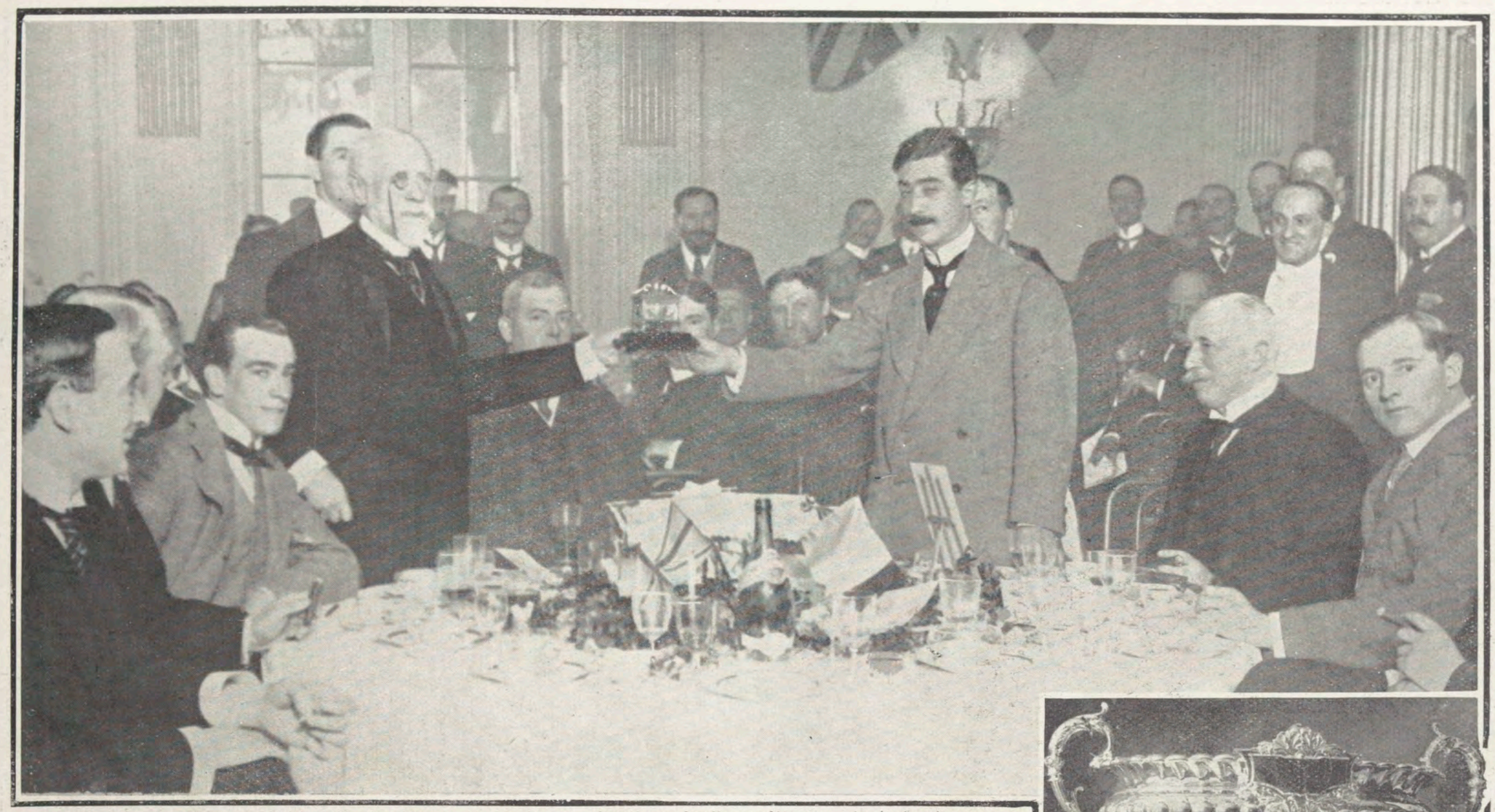
Dans le train qui ramène Paulhan à Londres, on sable le Champagne en l'honneur du glorieux héros de Londres-Manchester.

Sur le toit d'Hyde-Park Hôtel.

Henri Farman, Louis Paulhan et sa femme font de l'altitude sur le toit de l'hôtel. C'est ainsi qu'ils ont visité Londres.

Toutes les photographies que nous publions sur Londres-Manchester, et qui constituent une collection unique, ont été prises par notre envoyé spécial, Robert Caudrilliers, le seul photographe représentant la presse française à Londres.

L'APOTHÉOSE DE PAULHAN



Graham White M. Cambon M. Marlowe Paulhan M. Roger Wallace M. Rufus Isaacs

La remise du chèque de 250.000 francs.

Le 30 avril, un déjeuner était donné, à Londres, par le Daily Mail. *Lord Northcliffe fit remettre à Paulhan par M. Cambon, notre ambassadeur le chèque de 250.000 francs.*

La cassette de Paulhan.

C'est dans ce coffret d'or que notre ambassadeur à Londres, M. Cambon, remit à Paulhan le chèque de 250.000 francs du Daily Mail.

Mme Paulhan. M. Kennedy Jones. Louis Paulhan Lady Northcliffe M. Millerand

Le banquet du *Daily Mail* à Paris.

Le 2 mai, la direction de Paris du Daily Mail *offrait un déjeuner en l'honneur de Paulhan. M. Millerand, ministre des Travaux publics, présidait en compagnie de M. Kennedy Jones, éditeur du* Daily Mail.

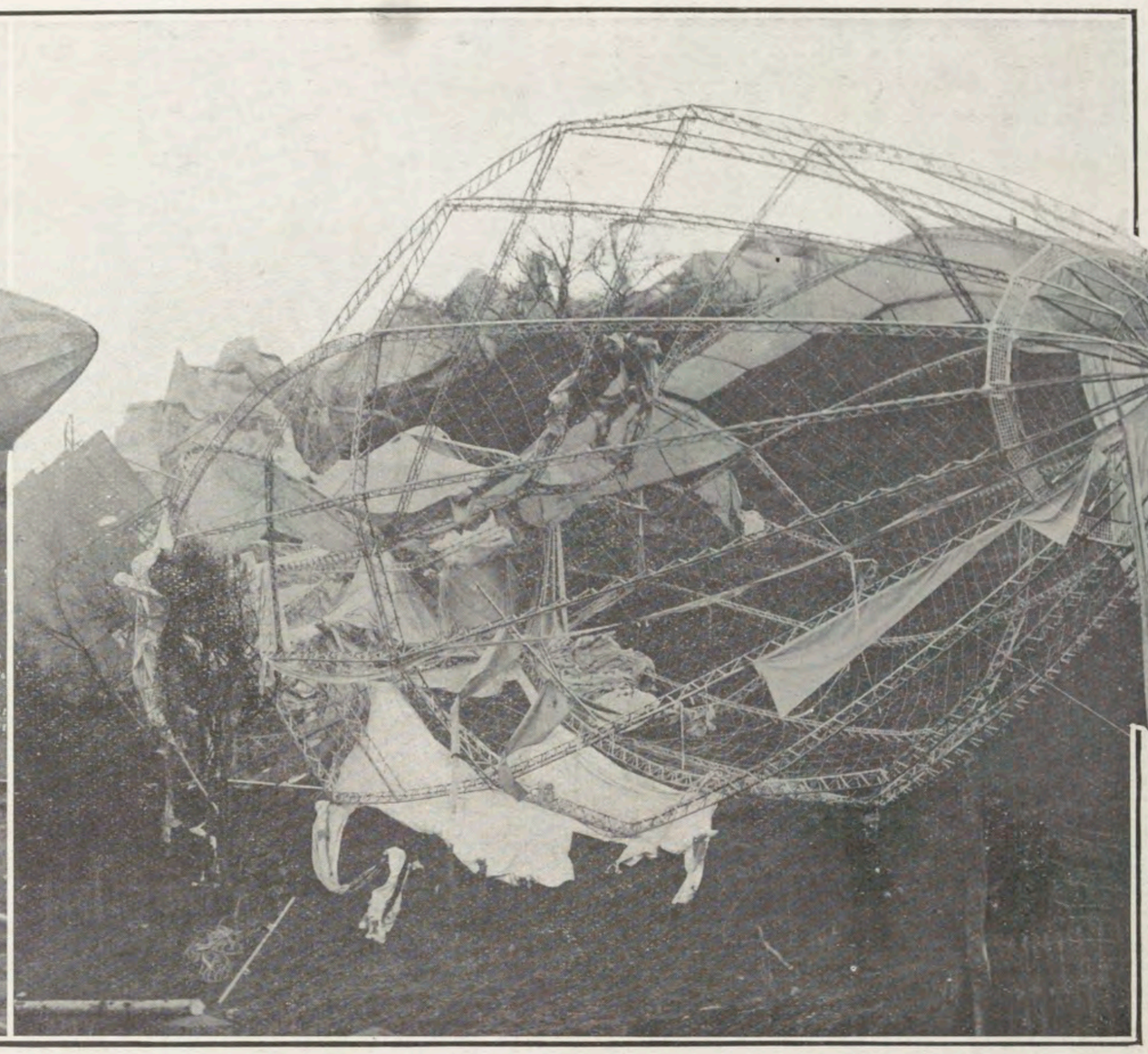
La coupe de Graham White

Pour récompenser le courage malheureux de Graham White, le Daily Mail *lui remit une coupe en argent.*

LA FIN DU *ZEPPELIN*

Au moment de la chute.

La carcasse du Zeppelin II, *ployée en deux, était entièrement détruite. Tous les ballonnets étaient crevés.*



L'avant du *Zeppelin*.

Des équipes de militaires vinrent aussitôt dépouiller le ballon de son enveloppe, afin de pouvoir enlever la carcasse, échouée de façon plutôt curieuse.

La semaine dernière, la *Vie au Grand Air* publiait encore une photographie montrant le majestueux *Zeppelin* évoluant devant l'Empereur d'Allemagne. En compagnie de trois autres dirigeables, il prenait part aux manœuvres militaires qui viennent de se dérouler Outre Rhin.

L'auto-ballon, ayant fini son service, retournait à son port d'attache, le 25 avril, lorsqu'il était surpris par un violent orage qui l'obligeait à atterrir. Le vent qui, au départ, accusait une vitesse de six mètres à la seconde, faisait à Limburg, point d'atterrissage, onze mètres à la seconde et rendait ainsi toute lutte impossible. Le pilote du *Zeppelin*, le capitaine Von Jena, avait résolu de reprendre, dans la soirée, le voyage vers Cologne, cependant que le vent continuait à souffler avec violence et que de fortes bourrasques de pluie gênaient les soldats qui maintenaient les cordages. Le dirigeable était solidement attaché à une voiture enfouie dans le sol et deux compagnies du 160e de ligne avaient passé toute la nuit à surveiller l'appareil. Les pompiers, les aérostiers de Hambourg également faisaient le service d'ordre.

Tout à coup, vers une heure de l'après-midi, une rafale s'abat avec une violence inouïe sur la masse qui tourne et fléchit sous le choc. Jetés à terre, et pour la plupart grièvement blessés, les hommes lâchent prise, les amarres se rompent et, libre, l'aérostat s'enfuit à une faible hauteur dans la direction du N.-E. A 20 kilomètres de là, entre Weilburg et Buntersau, le ballon, désemparé, très lourdement chargé de lest, se rapproche du sol, pique du nez, s'échoue entre un bouquet d'arbres et le toit d'un hôtel et s'affale par terre. La carcasse, ployée en deux, est entièrement détruite, les ballonnets sont crevés et presque tout le gaz s'est échappé de l'enveloppe. C'est le dernier souffle du géant qui s'exhale!

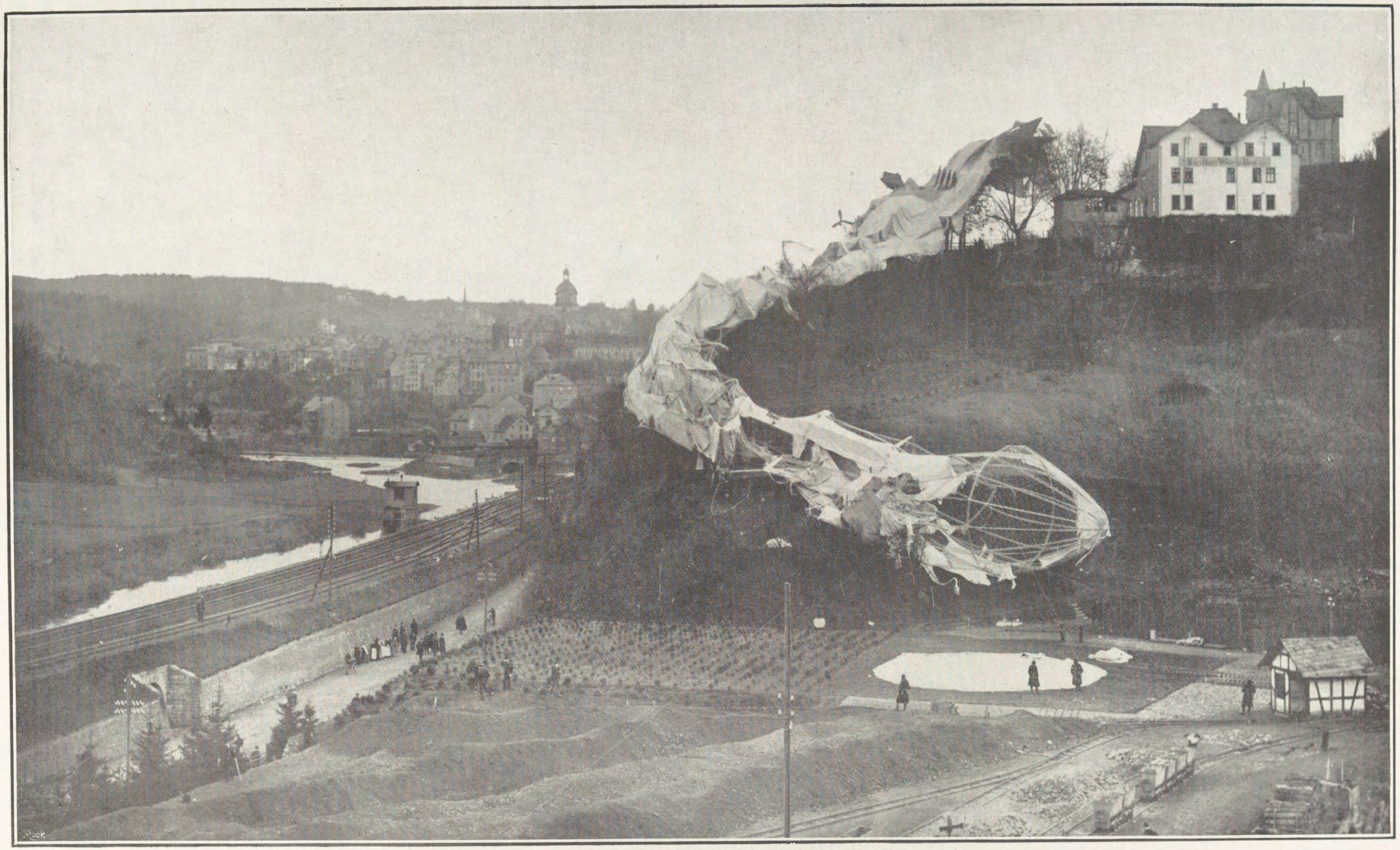
F.-A. W.

La carcasse du *Zeppelin*.

Stationné à Cologne, le Zeppelin *avait 136 mètres de long et un diamètre de 13 mètres. Il cubait 15.000 mètres et le gaz était réparti en 17 cellules contenant des ballonnets. Le moteur avait une force de 230 chevaux Les propulseurs avant et arrière, à deux branches, tournaient en pleine marche à 900 tours à la minute. Son record était de 38 heures dans les airs.*

La Vie au Grand Air

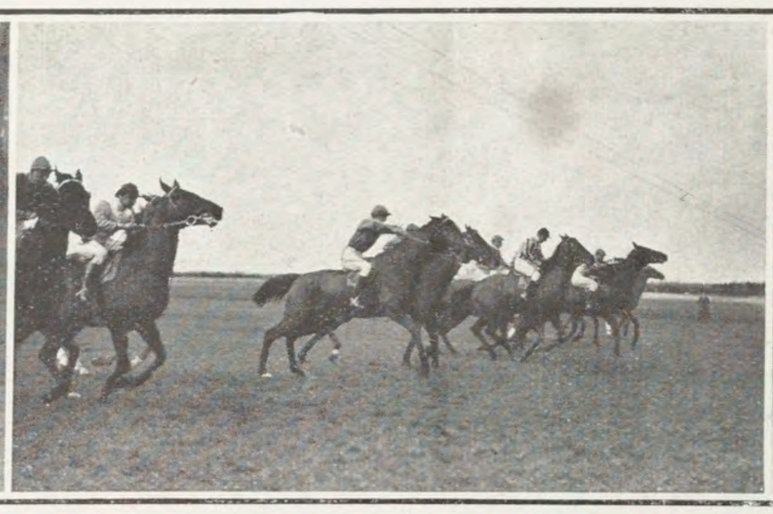
LA DESTRUCTION DU *ZEPPELIN*



CE QUI RESTAIT DU DIRIGEABLE GÉANT

Après avoir accompli sans incident le voyage de Cologne à Hombourg et pris part à la parade militaire devant l'Empereur, le Zeppelin, *le 27 avril, était surpris par un orage et devait atterrir au retour près de Limburg. A cause du vent, l'auto-ballon avait été solidement attaché. Le lendemain, vers une heure de l'après-midi, une rafale s'abattait sur la masse. Les amarres se rompaient et, libre, l'aéronat s'enfuyait. A 20 kilomètres, près de Weilburg, il s'échouait entre un bouquet d'arbres et le toit d'un hôtel. Il était irrémédiablement détruit.*

L'équipe de rugby de l'Ecole d'Alfort qui a remporté le Championnat interfacultés.



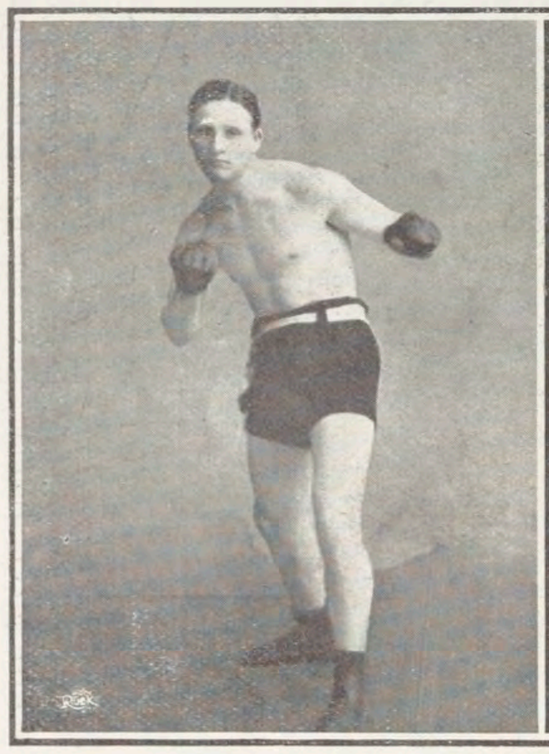
Le départ des 2.000 guinées, la grande course de Newmarket, remportée par Neil Gow, à Lord Rosebery.

Gymkhana de patinage à roulettes organisé à Berlin, où il a remporté un grand succès.

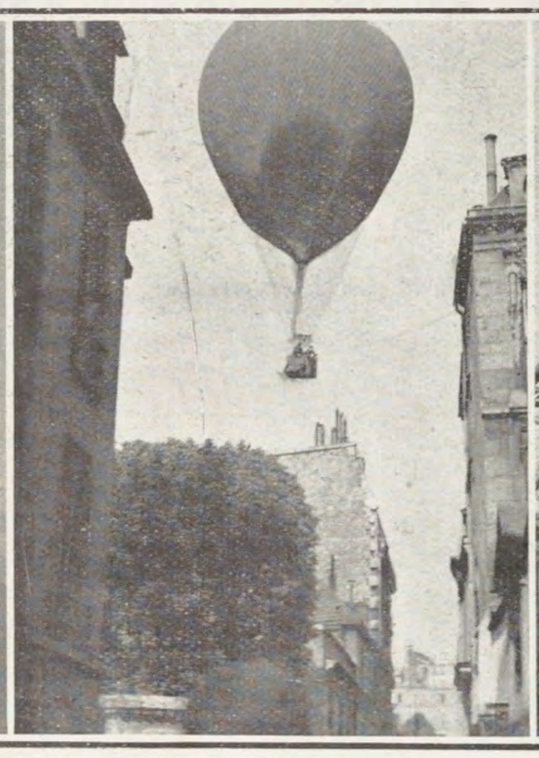
L'accident d'Emile Dubonnet, à Issy-les-Moulineaux, devant le président Roosevelt.

L'objet d'art de l'épreuve militaire de la semaine d'aviation de Tours.

Le dirigeable la Ville-de-Pau *continue ses brillantes expériences au-dessus de Pau.*



L'Anglais Owen Moran, qui vient de tuer dans un match le boxeur Mac Carthy.



Atterrissage du sphérique le Balladeur *en plein Paris, rue des Grands-Augustins.*

Chocque, de V. C. L., vainqueur de Paris-Troyes (160 kil.) en 5 h. 28.

Le petit Français Willie Lewis, qui vient de partir dour l'Amérique avec son père.

Principaux Résultats sportifs du 28 Avril au 1er Mai

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 28 AVRIL. — Manchester. — Paulhan gagne le Prix du *Daily Mail* de 250.000 francs, volant de Londres à Manchester, en 4 h. 12 m., après une escale à Lichfield.

ATHLÉTISME

SAMEDI 28 AVRIL. — Boxe. — Dorgueille et Ledoux font match nul après un combat de 8 rounds; Poesy bat Denis aux points en 15 reprises.

DIMANCHE 1er MAI. — Football-Association. — La finale du Championnat de Football-Association est gagnée par l'Union Sportive Tourquennoise, qui a battu le Stade Helvétique de Marseille par 7 buts a 2.

CYCLISME

DIMANCHE 1er MAI. — La course Paris-Bruxelles est gagnée par Lapize, qui couvre les 405 kilomètres du parcours en 14 h. 28 devant Vanhouwaert, Masselis, Garrigou, etc.

HIPPISME

JEUDI 28 AVRIL. — Auteuil. — *Prix du Point-du-Jour* (steeple, 5.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Sapientia, à M. G. Dreyfus (R. Sauval); 2. Primeur III; 3. Hilarion II. — P. M. : gag. 33 fr. 50; pl., 14 francs. 14 francs, 20 fr. 50.

VENDREDI 29 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Biniou* (2.000 mètres, 10 000 francs) : 1. Ossian, au baron M. de Rothschild Barat); 2. Sea Sick. — P. M. : gag., 27 fr. 50; pl., 12 francs, 12 fr. 50. — *Prix Delâtre* (2.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Radis Rose, à M. Olry-Rœderer (G. Stern); 2. Valemont. — P. M. : gag., 23 francs; pl., 17 fr. 50, 25 francs.

DIMANCHE 1er MAI. — Longchamp — *Prix Noailles* (Poule des produits, 2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. Aloès III, à M. A. Aumont (Ch. Childs); 2. Vellica; 3. Coup de Vent II. — P. M. : gag., 87 fr. 50; pl., 38 fr. 50, 86 fr. 50, 62 francs. — 52e *Biennal 1909-1910* (3.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Oversight, à M. W. K. Vanderbilt (O'Neil); 2. Aveu; 3. Hag to Hag. — P. M. : gag., 35 francs; pl., 18 fr., 18 fr. 50, 24 fr.

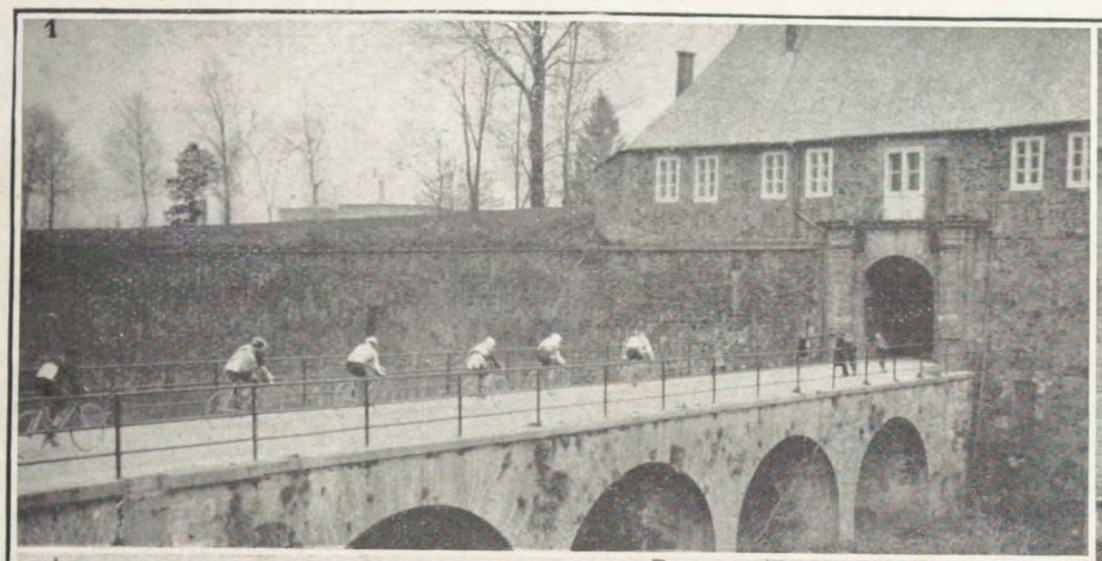
Un lecteur m'a écrit pour me faire remarquer ce qu'il appelle une erreur. Dans le compte rendu du match Fitzsimmons-Bill Lang, j'aurais omis de dire que Bill Lang n'est plus champion d'Australie, puisqu'il a été battu par Burns. Or, comme Burns n'est pas Australien, il ne peut être champion d'Australie; Sam Langford a knock-outé Iron Hague, mais n'est pas devenu champion d'Angleterre; Jack Goldswain a triomphé de Moreau et n'est point, pour cette raison champion de France, de même que celui-ci ne peut se parer du titre de champion de l'armée et de la marine anglaises quoiqu'ayant mis knock-out Jack Meekins.

JACQUES MORTANE.

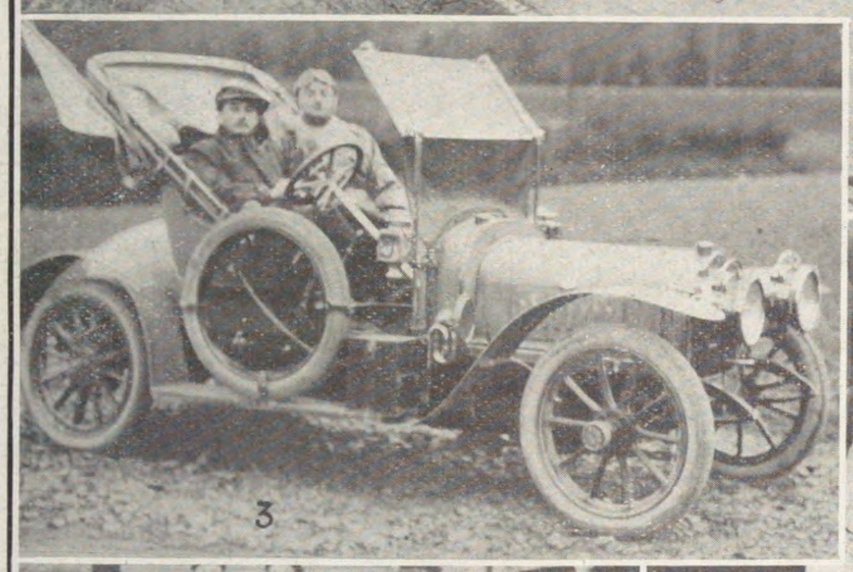
Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er mai.

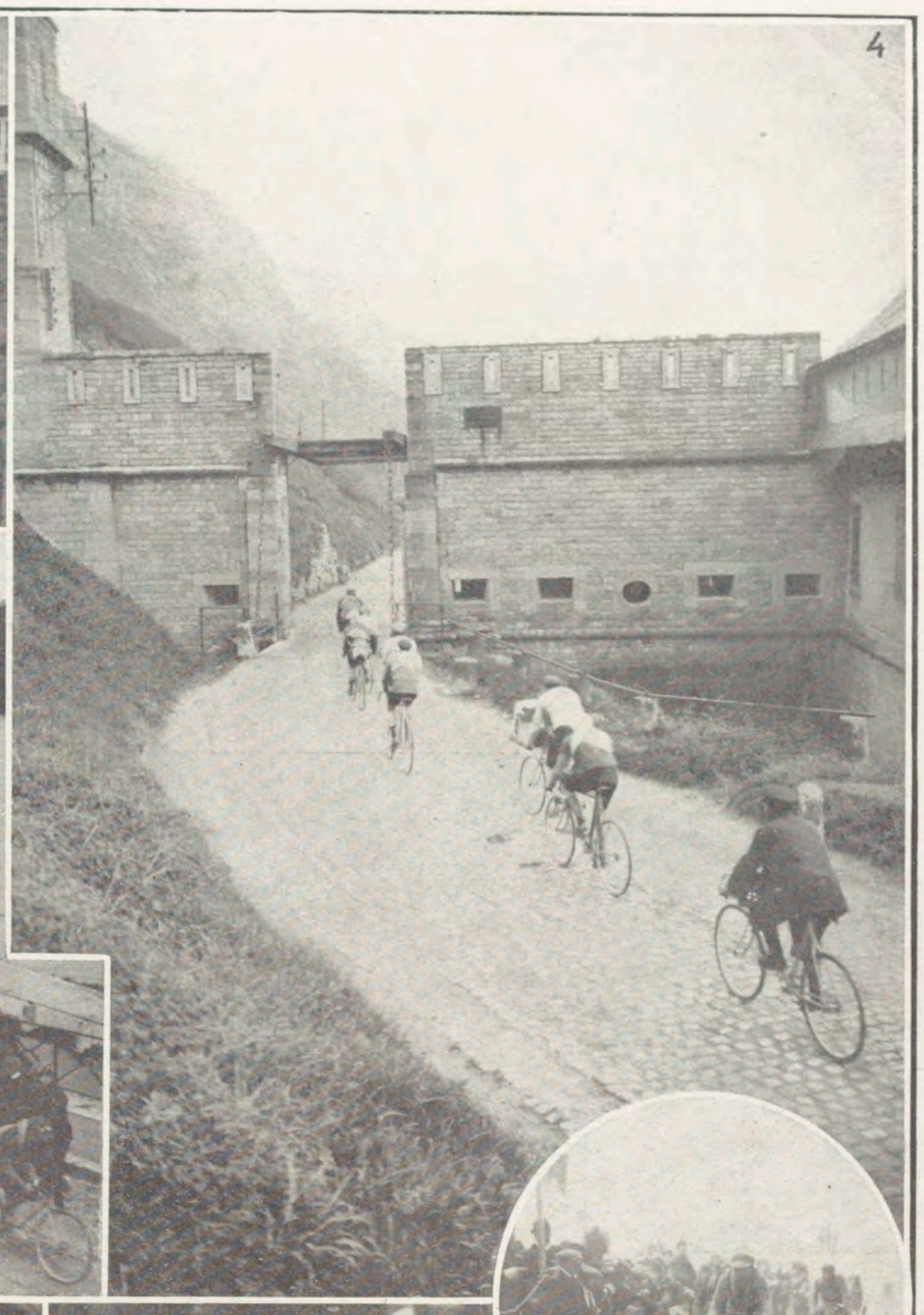
Couverture : M. Georges Gould et ses épagneuls écossais.	
Mlle Miguel Martinez de Hoz dans son dog-car.	
Le Merle.	CUNISSET-CARNOT.
Les concours hippiques et le public.	Mis DE CASTELNAU-FIGEAC.
La destruction sportive des bêtes puantes.	JACQUES LUSSIGNY.
L'Exposition florale d'Antibes.	RENÉ FLAMENT.
Les jardins suspendus de Grenoble	G. CASELLA.
La race bordelaise.	RAYMOND LECOQ.
Prises de cerf.	LA RAMÉE.
Exposition de peinture et de sculpture au Concours hippique.	LOUIS JARGIER.
La Vie pratique.	MYREILLE.

LA COURSE PARIS-BRUXELLES


1

2

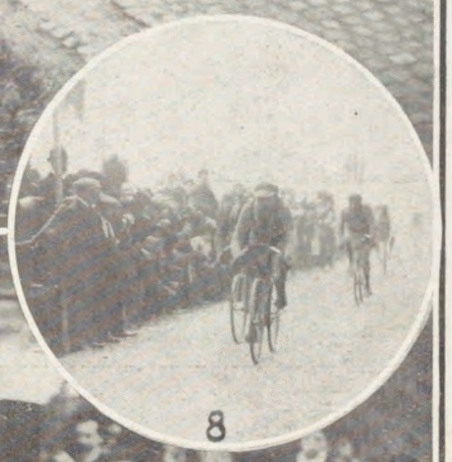

3


4

5

6

7

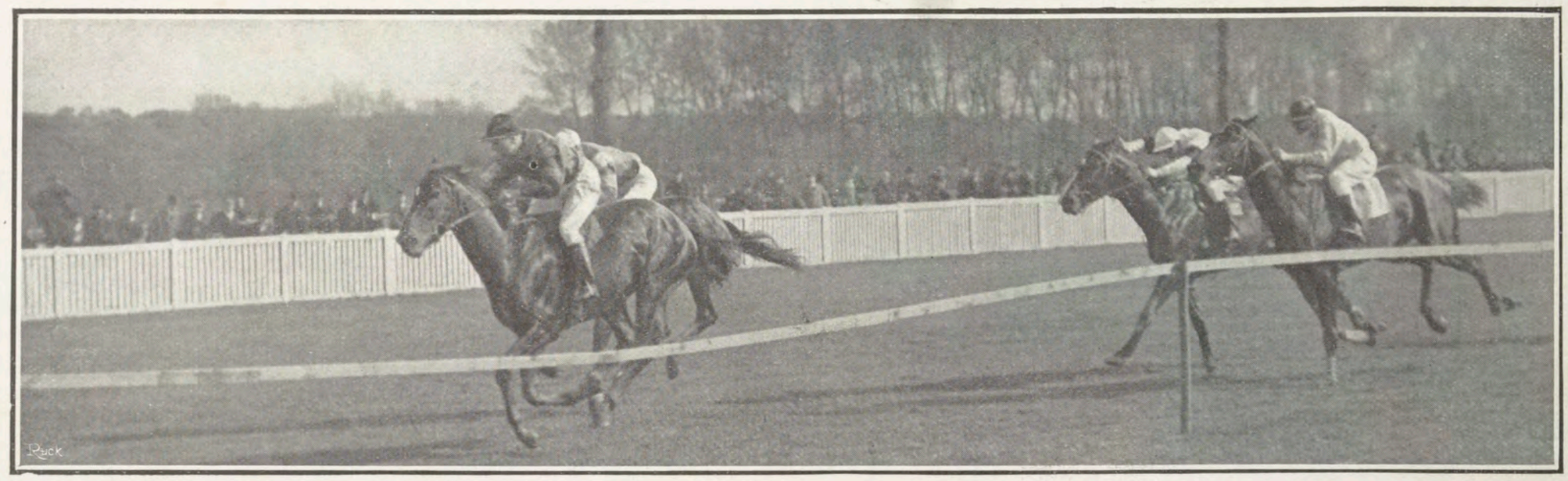

8

Paris-Bruxelles (405 kil.), dont le départ avait été donné à 1 h. 30 du matin à Villiers-sur-Marne, a été gagnée par O. Lapize en 14 h. 28 m. 1. Le peloton de tête passe à Rocroi : il est composé de Garrigou, Vanhouwaert, Brocco, Lapize, Masselis, etc... — 2. A Signy-l'Abbaye. 3. La voiture mise à la disposition de la Vie au Grand Air *par M. A. del Monte. — 4 Le pont-levis de Givet. — 5. Petit-Breton et Decaup abandonnent à Reims. — 6. Le vainqueur, Octave Lapize. — 7. Vanhouwaert et Masselis, après l'arrivée. — 8. L'arrivée : 1er Lapize; 2e Van houwaert, à une longueur; 3e Masselis, à une longueur; 4e Garrigou, à 2 longueurs; 5e Cruchon, à 2 longueurs; 6e Blaise; 7e Ernest Faber.*

Détails techniques : les 4 premiers sur bicyclette Alcyon.

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro le compte rendu de la finale du Championnat d'Association.

DU PRIX DELATRE AU PRIX DE NOAILLES



Le Prix Eugène Delâtre (20.000 francs, 2.000 mètres), Maisons-Laffitte, 29 avril.

Radis Rose, Valemont, Ulm et Reinhart ont paru se détacher les premiers. En passant devant les tribunes, Radis Rose et Valemont restaient en présence. Radis Rose battait son rival d'une encolure.

Le Prix Noailles (30.000 francs, 2.400 mètres), Longchamp, 1er mai. — A l'entrée de la ligne droite.

Saint-Just restait au poteau. Ma Honey a mené. A l'entrée de la ligne droite, Aloès III réglait la pouliche et repoussait ensuite l'attaque de Passe-Rose qui s'était glissée à la corde. Finalement, Aloès III gardait de justesse l'avantage sur Vellica et Coup de Vent II.

Le 52e Prix Bennial (25.000 francs, 3.000 mètres), Longchamp, 1er mai. — Dans les tournants.

Dès le moulin, Calembour et Alexis avaient plusieurs longueurs devant Oversight qui, lui-même, avait de l'avance sur les autres. Dans la descente, Alexis, qui avait réglé Calembour, précédait Oversight et Aveu. Dans la ligne droite, Oversight prenait l'avantage et l'emportait facilement malgré les efforts d'Aveu et de Hag to Hag, second et troisième.

Par un hasard assez singulier, ni Sablonnet, ni Nuage, ni Cadet Roussel, ni Radis Rose, bref, aucun des trois ans qui se sont distingués pendant les six premières semaines, n'est inscrit dans le prix du Jockey-Club. Enfin, dimanche dernier, à Longchamp, nous avons revu d'autres candidats que Reinhart qui ne compte, cette année, que des défaites ; que Racine qui n'a pas encore fait suffisamment ses preuves ; que Secours, dont l'insuccès récent nous laisse un peu perplexes. Assouan II qui a fait sa rentrée dans le Prix Hocquart, s'annonce comme un compétiteur en vue. Ce n'est certes pas un exploit qu'il a accompli en battant Kildare II à dix livres, et il faudra le revoir dans la Poule d'Essai. Mais l'extrême facilité de son succès, son aspect séduisant, voir un peu tape à l'œil, lui a conquis dès à présent des partisans.

Quelques compétiteurs éventuels du prochain Derby ont paru aussi dans le Prix Noailles : tout d'abord le gagnant Aloès III, dont la victoire très nette n'est pas absolument décisive. Parmi les concurrents qui le suivent de très près, en paquet, quelques-uns ont de légères excuses : Vellica est venu tard et finissait bien ; Le Platine, classé quatrième était, à en juger sur l'apparence dans un état de préparation moins avancé que beaucoup de ses adversaires. Les pouliches Kelley, Passe Rose, Madeleine finissent dans cet ordre, très près de l'autre.

Le lot qu'a battu Aloès III n'était pas en somme bien fameux, exception faite pour Saint-Just, qu'on ne peut juger puisqu'il est resté au poteau et peut-être pour Meliadis, propre frère de Clyde, qui mérite une mention spéciale.

En somme, deux candidats qui paraissent sérieux, mais qu'il faut revoir, Assouan II et Saint-Just, un autre qui semble déchu, Soleil, et deux outsiders possibles, Aloès III et Méliadis : tel est, au point de vue du Derby, le bilan, très mince en vérité, de la dernière réunion de Longchamp.

STUART.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.